

iauto ^{polska}

Numer 130, 09 kwietnia 2019



Dwa razy w roku powraca temat wymiany opon z zimowych na letnie (to teraz) i z letnich na zimowe (w październiku, listopadzie - zależnie od aury). Firmy oponiarskie intensywnie reklamują swoje produkty, hurtownie i warsztaty (nie tylko wulkanizacyjne) bardziej czy mniej aktywnie dołączają się do reklamowego przekazu. Od czasu do czasu bardziej aktywni apelują do posłów lub ministerstwa infrastruktury o niezwłoczne podjęcie prac nad wprowadzeniem prawnego nakazu korzystania sezonowo z odpowiednich opon. Argumentem nieodmiennie jest bezpieczeństwo w ruchu drogowym. Brak obowiązku zmieniania opon ma - wedle tej narracji - spowodować gwałtowne zwiększenie liczby nieszczęść na drogach.

Szczęśliwie jak dotąd rozsądek bierze górę i kolejne tego rodzaju inicjatywy trafiają na półkę, na której takich pomysłów jest więcej.

Dlaczego szczęśliwie? Przecież nikt rozsądny nie ma wątpliwości, że na śniegu specjalnie zaprojektowane bieżniki i odpowiednio skomponowane mieszanki opon oznaczonych płatkami śniegu zapewniają znacznie lepsze właściwości trakcyjne. Samochodem wyposażonym w opony zimowe można wjechać na wzniesienie, można się zatrzymać na stoku, droga hamowania jest znacznie, ale to znacznie krótsza, niż w tych samych warunkach samochodu z oponami letnimi. Czyli jest bezpieczniej.

Analogicznie, opony z bieżnikiem zoptymalizowanym do odprowadzania wody oraz mieszanką zapewniającą najlepszą przyczepność w temperaturach wiosny, lata i jesieni, w dni suche, i w czasie deszczu. To oczywiste, że im lepsza przyczepność, tym bezpieczniejsza jazda. Dlaczego więc uważam, że wymuszenie na kierowcach sezonowej wymiany opon jest niepotrzebne?

To proste. Ci, którzy zimą jeżdżą po śniegu, latem po autostradach w słońcu i w deszcz, wymieniają opony. Dawno zostali przekonani do tego, że warto mieć odpowiednie do warunków opony. Dla bezpieczeństwa własnego, pasażerów i innych kierowców. A ci, którzy opony nie wymieniają, też mają swoje powody. Może w zimie korzystają z samochodu jedynie wtedy, gdy jezdnie są czarne i suche? Może używają opon wielosezonowych? A może jeżdżą wyłącznie oponach zimowych, nadmiernie zużywając je latem?

Nie chodzi o to, aby tworzyć kolejne przepisy, nakazywać, karać, przymuszać... Chodzi o to, aby kierowcy - zgodnie z rozsądkiem i własnym bezpieczeństwem - wymieniali opony wtedy, kiedy uznają to za konieczne.

Szerokiej drogi

Mirosław Rutkowski



Wrażenia z jazdy

Skrojony na miarę potrzeb - str. 4



Wydarzenia

Dla każdego coś miłego - str. 8



Motoryzacja

Szkolenia Yamahy - str. 14

Szkolenia Hondy - str. 15

Sport

Platinum 3 Memoriał - str. 16

Karting: Rok Cup Poland 2019 - str. 19

Karting: Rotax Max Challenge Poland 2019 - str. 21

Otwarcie w Słomczynie - str. 23



Kalendarium

125 lat w motorsporcie - str. 32



Skrojony na miarę potrzeb



Volkswagen Golf 1.5 TSI ACT BlueMotion

TEKST: ANNA LUBERTOWICZ-SZTORC
ZDJĘCIA: SERWIS PRASOWY

Volkswagen Golf, siódma generacja. Niebawem powitamy kolejną, ósmą już generację tego modelu, ale nadal jest to samochód, który w klasie kompakt uchodzi za wzór do naśladowania. My testowaliśmy wersję z benzynowym silnikiem 1.5 TSI BlueMotion w pakiecie z automatyczną skrzynią DSG. Golf w tej wersji okazał się niezwykle przyjaznym autem.

Co wyróżnia ten model Volkswagena? Wyrazista stylizacja, bogate wyposażenie, wyrafinowane systemy asystujące. O aktualnym wcieleniu Golfa napisano już wiele. Mimo liftingów, zmian na przestrzeni kilkunastu lat to najbardziej rozpoznawalny samochód na świecie. Już na pierwszy rzut oka nawet laik rozpozna ten model Volkswagena - dotyczy

to wszystkich jego generacji. Sylwetka Golfa zachowuje ponadczasowy charakter. Wyważona klasyka i sportowa elegancja, dopracowane detale. Proporcjonalna sylwetka i zgrabne proporcje.

Miło patrzy się na ten samochód i zawsze budzi on pozytywne emocje. Tak samo dobrze czujemy



się we wnętrzu Golfa. Wsiadamy – i wszystko jasne. Żadnych ekstrawagancji, stylistycznych szaleństw, nie trzeba szukać odpowiedniego przycisku. Obsługa intuicyjna, deska rozdzielcza zagospodarowana klarownie i funkcjonalnie. W kokpicie golfa czujemy się dobrze, a nawet bardzo dobrze, na co ma wpływ doskonała, solidna jakość wykończenia, dopracowane detale, wzorowa ergonomia obsługi i ekran multimedialny sporych rozmiarów, który tworzy techniczną oraz stylistyczną całość z pozostałymi elementami w kokpicie. O komfort podróżowania kierowcy i pasażerów dbają wygodne fotele i funkcjonalne schowki.

Pod maską „naszego” Golfa pracuje benzynowy silnik 1.5 TSI o mocy 130 KM przy 5000 obr./min. BlueMotion oznacza rodzinę oszczędnych silników Volkswagena wspieranych rozwiązaniami technologicznymi mającymi na celu obniżenie zużycia paliwa. Czterocylindrowy, turbodoładowany silnik 1.5

chętnie reaguje na gaz i we współpracy z 7-biegową, dwusprzęgłową skrzynią sprawia wiele przyjemności z jazdy. Skrzynia DSG Volkswagena była już wielokrotnie chwalona - zmiany biegów odbywa się płynnie i bezproblemowo, a skrzynia dostosowuje się do potrzeb prowadzącego. Gdy będziemy mieli ochotę możemy pobawić się trybem manualnym - łopatkami przy kierownicy.





A jak wypada spalanie? Przy spokojnej jeździe na trasie osiągnęliśmy bez trudu wynik około 6 l/100 km. W mieście już trochę więcej. Oszczędzaniu sprzyja ponadto funkcja żeglowania, aktywowana w momencie zdjęcia nogi z pedału gazu. Ekonomiczna, oszczędna jazda to zasługa wyrafinowanej elektroniki - my możemy koncentrować się na jeździe. Golf 1.5 TSI BlueMotion prowadzi się komfortowo, przewidywalnie i pewnie. W razie potrzeby zawsze można liczyć, na któregoś z elektronicznych asystentów, np. utrzymania pasa ruchu, informującego o pojazdach w martwym polu czy aktywny tempomat wspomagający płynne poruszanie się po autostradzie.

Golf BlueMotion DSG w bazowej wersji Trendline kosztuje 91 990 zł, ale ze skrzynią manualną można go nabyć już za 83 990 zł.

Testowana wersja Highline to wydatek 103,500 zł jednak jest bardzo bogato seryjnie wyposażona. Premiera każdego nowego Golfa budzi emocje. Ta generacja zasługuje na pochwały, nic dodać, nic ująć. Z niecierpliwością oczekujemy więc na jego kolejne wcielenie. ■



www.lakiernik.com.pl



Teraz także na smartfony i tablety

Dla każdego coś miłego...

TEKST I ZDJĘCIA: MACIEJ RZOŃCA

Praktycznie bezpośrednio po zakończeniu Salonu Samochodowego w Genewie, podobnego typu ekspozycja organizowana jest w Polsce pod nazwą Poznań Motor Show.



Oczywiście, nie można, a wręcz nie wolno porównywać tych imprez wystawienniczych. W Genewie ma ona charakter co najmniej ogólnoeuropejski, w Poznaniu adresowana jest do lokalnego, krajowego rynku. Nie zmienia to faktu, że każdy, kto przybył niedawno do stolicy Wielkopolski nie mógł nudzić się zwiedzając (nie tylko) motoryzacyjne ekspozycje.

Trzeba jednak zacząć od wielkich nieobecnych. Cóż, każdy producent prowadzi jakąś własną politykę dotyczącą sprzedaży, a więc także związane z nią działania reklamowe i marketingowe. Nie będę więc snuł przypuszczeń, dlaczego wiele firm nie zjawiało się w Poznaniu. Stwierdzam jedynie fakt, że wśród tych nieobecnych znaleźli się m.in. francuscy producenci (Renault, Peugeot, Citroen), a także



Opel, Ford, MINI, Volvo czy Toyota/Lexus. Tyle na ten temat.

Największą – pod każdym względem – ekspozycję przygotował koncern Volkswagena, który zaprezentował łącznie 67 samochodów reprezentujących (swoje) marki VW, Skoda, Audi, Seat, Cupra oraz Porsche. Wśród nich kilka nowości, jak np. odświeżony Passat B8, elektryczny kompakt ID, koncepcyjny elektryczny SUV ID. CROZZ, ale też Golf GTI czy miejski T-Cross. Mocnym punktem Audi był elektryczny SUV e-tron, Skoda pokazała całą swoją gamę modełową z nowościami Scala i Kamiq. Porsche świętowało z kolei 70-lecie najszynniejszego swego modelu, czyli 911.

Nie mniej poważnie podeszli do Poznań Motor Show inni niemieccy producenci. Mercedes-Benz w połączeniu z AMG wystawił m.in. modele A35 AMG, GLE 53 AMG, GLC po liftingu czy nową generację CLA Shooting Break oraz premierowy EQC. Silną reprezentację miało także BMW za sprawą dealera AutoFus. Obok całej kolekcji motocykli widzowie mogli obejrzeć np. X3 M, X4 M oraz M760 Li xDrive.

Gwiazdami ekspozycji Mitsubishi były nowe wcielenia modeli ASX oraz L200. Pierwszy z nich, kompaktowy SUV, to najpopularniejszy samochód tej marki w Polsce (ok. 20 tys na drogach). L200 z kolei, to lubiany i ceniony za terenowe właściwości pick-up. ➔➔









Kia zaprezentowała e-Niro, który na polski rynek trafi za rok, ale już teraz klienci mogą przymierzać się do nowej generacji ProCeed czy muskularnego Stingera.

Hyundai natomiast promował gamę samochodów o sportowym charakterze i wysokich osiągnięciach oznaczoną literą N (np. i30 Fastback N czy Tucson N Line). Ogromne wrażenie mógł zrobić (i robił) model Nexo zasilany wodorowymi ogniwami paliwowymi. Niestety, w Poznaniu Nexo było pewną ciekawostką, gdyż – chociażby ze względu na kompletny brak w Polsce „dysytrubutorów” z wodorem – nie trafi szybko do sprzedaży.

Nissan konsekwentnie stawiał na swój elektryczny przebój, czyli Leaf, a przede wszystkim Leaf Nismo RC, Alfa Romeo zaskoczyła koncepcyjnym SUV-em Tonale,

Mazda wystawiła nową „trójkę”, SsangYong zadebiutował w Polsce modelem Musso Grand.

Bardzo miłą niespodzianką dla miłośników motoryzacji, a zwłaszcza tych osób, które z nutką zazdrości patrzą na samochody warte setki tysięcy złotych była bardzo silna reprezentacja prywat-



nych importerów takich pojazdów. W efekcie, pod „jednym dachem” zgromadzono kilkadziesiąt samochodów marki Rolls-Royce, Bentley, Alpine, Aston Martin, Lamborghini, Maserati, a nawet McLaren.

Dużą część ekspozycji dotyczyła różnego rodzaju akcesoriów i sprzętu związanego z motoryzacją. Były więc stoiska producentów olejów, części zamiennych, narzędzi, ubrań ochronnych, farb i lakierów, a nawet... oferujące środki zwalczające lub odstraszające szkodniki (np. kuny). W każdym razie, do koloru, do wyboru. Ponadto poznańskiemu salonowi towarzyszyło mnóstwo imprez towarzyszących (w tym konkursów, jak Ogólnopolskie Mistrzostwa Mechaników czy Konkurs w precyzyjnej jeździe kierowców autobusowych), paneli dyskusyjnych oraz prelekcji, także ściśle związanych z motoryzacją.

P.S. Jak podał organizator po zakończeniu imprezy, tegoroczny Poznań Motor Show odwiedziło 146 718 osób. ■



Yamaha i Time Attack

Time Attack ze swoim mottem „szybciej na torze, bezpieczniej na ulicy” pomaga w doskonaleniu techniki jazdy w bezpiecznych warunkach torowych. Time Attack to przede wszystkim ogólnopolska zabawa, organizowana na wybranych torach w całym kraju.

Po rejestracji uczestnicy na miejscu wydarzenia będą podzieleni na trzy grupy pod względem umiejętności, aby w komfortowych warunkach szlifować swoje osiągnięcia. Pierwsza grupa – C – początkująca jest przeznaczona dla osób, które dopiero poznają tajniki jazdy na torze. Otrzymają oni wsparcie doświadczonych motocyklistów takich jak Janusz Czaja oraz Andrzej „Simpson” Drzymulski. Druga grupa – B - średniozaawansowana jest skierowana do osób obytych z torem. Natomiast trzecia grupa – A – szybka to już osoby, które mają duże doświadczenie i są przygotowane do wyciągnięcia ze swojej maszyny pełnej mocy.

Wymagania dla uczestnika:

sprawny technicznie motocykl
kombinezon jedno lub dwuczęściowy
atestowany kask

odpowiednie, wysokie obuwie motocyklowe
rękawiczki motocyklowe
przyjazd na miejsce 20 minut przed rozpoczęciem sesji

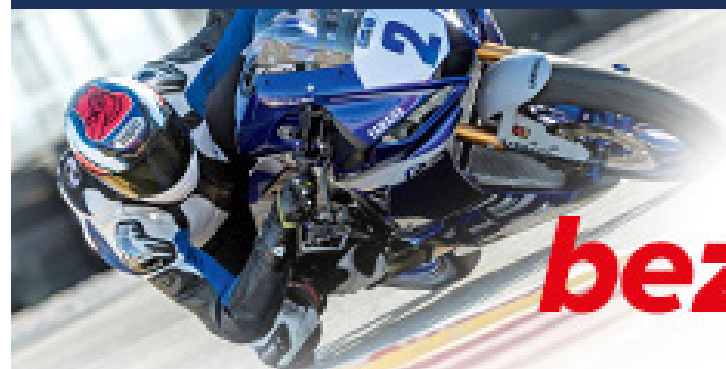
Terminy:

17 maja, Tor Słomczyn,
14 czerwca, Tor Wschodzący Białystok,
19 lipca, Autodrom Pomorze,
17 sierpnia, Tor Radom,
13 września, Tor Słomczyn,

Cena biletu zależy od lokalizacji: od 149 zł/osoba do 219 zł/osoba

Właściciele motocykli Yamaha wpisując w zamówieniu kod rabatowy – trzy pierwsze znaki numeru VIN swojego motocykla – otrzymują 20% zniżki na zakup biletu. ■

TIME ATTACK


YAMAHA


Szybciej na torze,
bezpieczniej na ulicy!

Dla właścicieli motocykli
Yamaha **20% zniżki!**

Zapisz się na jazdy już dziś!

Zaproszenie Hondy

FUN & SAFETY



Honda zaprasza wszystkich posiadaczy motocykli kupionych w polskiej sieci Honda i serwisowanych w ASO Honda na kolejną imprezę FUN&SAFETY – ednodniowe szkolenie zaplanowane w dwóch turach 11 maja 2019 lub 12 maja 2019.

Spotykamy się na torze kartingowym Awix Racing Arena 87-100 Toruń ul. Pera Jonssona 7 gdzie w bezpiecznych warunkach i pod okiem instruktorów – każdy z uczestników będzie miał okazję poprawić swoje umiejętności oraz nabrać większej pewności siebie w jeździe na motocyklu.

Dzień treningowy rozpoczynamy instruktażem, zapoznaniem się z torem, a następnie szkoleniem teoretycznym. Każdy z uczestników w ciągu całego dnia będzie mógł odbyć nawet do 7 sesji treningowych na torze, po zakończeniu których instruktorzy będą udzielać porad oraz omawiać błędy.

Aby wziąć udział w imprezie Fun & Safety, należy zgłosić się najbliższego dealera Honda i tam wypełnić formularz zgłoszeniowy. Ze względu na konieczność zapewnienia właściwych warunków do treningów oraz spełnienia zasad bezpieczeństwa, liczba uczestników jest ograniczona. Dlatego też, każdy z uczestników zostanie poinformowany o przyjęciu zgłoszenia drogą mailową lub telefonicznie. Obowiązuje

kolejność zgłoszeń. Dla chętnych istnieje możliwość zapisów na oba dni.

Uczestnicy będą wpuszczani na tor jedynie w pełnym stroju motocyklowym, zawierającym niezbędne ochroniacze. Dotyczy to kasku, rękawic, kombinezonu lub kurtki ze spodniami oraz butów. Kierujący będzie proszony o okazanie motocyklowego prawa jazdy, motocykl musi być zarejestrowany. Motocykl musi mieć ważne badanie techniczne.

Koszt szkolenia za jeden dzień:

100 zł dla uczestnika na motocyklu Honda

150 zł dla uczestnika na innym motocyklu niż Honda

Cena uczestnictwa w przypadku zapłaty za imprezę przy wjeździe – w przypadku wolnych miejsc – wynosi:

150 zł dla uczestnika na motocyklu Honda

200 zł dla uczestnika na innym motocyklu

Wjazd na tor będzie odbywał się na podstawie imiennej listy i numeru rejestracyjnego zgłoszonego motocykla. ■

PLATINUM 3. RAJD MEMORIAŁ JANUSZA KULIGA I MARIANA BUBLEWICZA

TEKST: GRZEGORZ CHMIELEWSKI
ZDJĘCIA: SERWIS PRASOWY – ROBERT DUSZYK

Pierwsze memoriałowe zawody w Wieliczce odbyły się w 2007 r. i miały postać niespełna dwukilometrowego wyścigu ulicznego.



Po tegorocznym PLATINUM 3. Rajdzie Memoriale Janusza Kuliga i Mariana Bublewicza trzeba stwierdzić, że stał się pełnowymiarowym rajdem o wysokim stopniu trudności i ciekawej dramaturgii.

Losy rywalizacji rozstrzygnęły się w sobotę. Wbrew prognozom przelotny deszczyk nie

ustał, lecz zmienił się w ulewę, na którą wiele załóg nie było przygotowanych pod względem doboru opon i ustawienia aut. Zdobycze z pierwszych sekcji dawały przewagę wystarczającą aż nadto, by nie dać się wyprzedzić na niedzielnych próbach – rozgrywanych w niemal upalnych warunkach, ale zbyt krótkich (łącznie 4,5 km), by zmienić losy zawodów. Dotyczy to wszyst-

kich klasyfikacji, tzn. generalnej (równoznacznej z klasą 3) oraz klas 2 i 1. Liderzy po sobocie mieli taką przewagę, że dowieźli swe czołowe lokaty mimo, że na powtarzonym odcinku specjalnym „Solne Miasto” zajmowali dalsze miejsca. W kl. 3 (i w generalce) oba niedzielne oesy wygrali Łukasz Byśkiniewicz/Zbigniew Cieślak, w kl. 2 – Tomasz Zbroja/Jakub Wróbel, a w kl. 1 – Jan Chmielewski/Łukasz Jastrzębski, ale w niczym nie mogło to zniwelować przewagi, którą mieli po sobocie triumfatorzy tych klasyfikacji: Kacper Terlikowski/Patryk Rybarczyk, Rafał Pochłopiń/Bartłomiej Wątroba oraz Marek Bugajski/Adam Gładysz. Bez wątplenia na uwagę zasługuje 7. miejsce w generalce załogi Pochłopiń/Wątroba, wywalczone w wiekowym Oplu Astra GSi. Oficjalne wyniki PLATINUM 3. Rajdu Memoriału Janusza Kuliga i Mariana Bublewicza: http://www.superos.pl/newsy_pods/00000018.pdf

Wielicka impreza zainaugurowała także nowy, regionalny cykl pod nazwą GO+CARS Historyczny Puchar Południa, w którym obowiązują specyficzne współczynniki pojazdów, a klasyfikacje są prowadzone w czterech odrębnych kategoriach. Ich zwycięzcami zostali Jakub Wolski/Bartosz Krawiec (HPP4), Andrzej Banaś/Rafał Chronowski (HPP3), Artur Burtan/Marek Urban (HPP2) oraz Tomasz Curyło/Marek Leśnik (HPP1).

Uczestnicy Memoriału (m.in. Tomasz Kasperczyk i Łukasz Byśkiniewicz) z uznaniem komentowali poziom sportowy i organizacyjny. Podkreślali, że zawody w obecnej postaci zasługują na rozwinięcie do rangi pełnokrwistej rundy RSMP. Czy takie życzenia mają szansę spełnienia – trudno być optymistą, gdy weźmie się pod uwagę pewne specyficzne utrudnienia organizacyjne, utrzymujące się w wielu rejonach Małopolski (coraz gęstsza zabudowa i narastająca niechęć niektórych lokalnych społeczności, czego efektem była konieczność radykalnego skrócenia odcinków specjalnych Podolany 1/3).

Niewątpliwym sukcesem wielickiej imprezy jest podtrzymywanie pamięci o dwóch wybitnych polskich rajdowcach – Januszu Kuligu i Marianie Bublewiczu. Kult tych kierowców nie



tylko trwa, ale obejmuje kolejne młode pokolenia i kierowców, i kibiców. Polski sport (nie tylko samochodowy) łaknie takich legend i takich autorytetów, jak niezapomniani Janusz Kulig i Maria Bublewicz.

Rajd miał dobrą oprawę medialną (m.in. liczne relacje w programie TVP Kraków i Radia Kraków). Dopisali także atrakcyjni goście specjaliści, w tej liczbie gwiazda cross-country i driftingu Jakub Przygoński, trzykrotny mistrz Polski Bryan Bouffier (jechał kopią rajdówki Mariana Buble- →→



wicza, funkcyjnym Fordem Sierra RS Cosworth z Beatą Bublewicz jako pilotem), mistrz świata FIA w rajdach nowych energii Artur Prusak w otwierającej Tesli 3, gwiazda amerykańskich rajdów Piotr Fetela w funkcyjnym Fordzie Fiesta Proto z pilotem Janusza Kuliga, Słowakiem Emilem Horniaczkiem, czy też uczestniczka wyścigowego KIA PLATINUM Cup, Węgierka Adrienn Vogel, jadąca w klasie 2 Fordem Fiesta R2.

Przedstawiciele organizatorów odebrali od startujących załóg i od obserwatorów wiele wyrazów uznania za wysoki poziom imprezy, a także

liczne zachęty do rozwijania Memoriału. Komplementowany był Andrzej Garycki, wicedyrektor organizacyjny, który przed trzynastu laty zainicjował Memoriały i jest w nie rokrocznie zaangażowany.

Pięknym dopełnieniem sportowego wydarzenia stało się w sobotę uroczyste nadanie imienia Janusza Kuliga rondu w Gdowie. Jest to fragment drogi wojewódzkiej 966 (Wieliczka-Tymowa), należący do obwodnicy Gdowa, ważnej inwestycji komunikacyjnej, która została oddana do użytku we wrześniu 2018 r. ■



Karting: Rok Cup Poland 2019

OPR: MACIEJ RZOŃCA
ZDJĘCIA: SERWIS PRASOWY

Kilkudziesięciu zawodników rywalizujących w 5. kategoriach znalazło się na liście startowej inaugurującego sezon kartingowego wyścigu Rok Cup Poland, rozegranego na torze AWIX Racing Arena w Toruniu. Impreza odbyła się pod patronatem sponsora strategicznego serii – koncernu PKN ORLEN, który wspiera tę inicjatywę już od 2 lat.



Zawody odbyły się przy pięknej pogodzie, która tym samym nie stała się czynnikiem wpływającym na przebieg rywalizacji. Ale nie obyło się bez niespodzianek, niektórzy zawodnicy, którzy byli najszybsi w seriach kwalifikacyjnych ostatecznie w finale musieli uznawać wyższość przeciwników. Tak było chociażby

w kategorii Baby Rok, w której zwycięzca „czasówki”, Rafał Paprota ostatecznie stanął na trzecim miejscu podium, ustępując miejsca Markowi Piórkowskiemu i Iwo Beszterdzie.

Podobna sytuacja miała miejsce w rywalizacji Mini Rokkerów, którzy w Toruniu byli najliczniejszą grupą. Franciszek

Czapla wygrał kwalifikacje, ale zwycięzcą kategorii został Jerzy Glac.

Zdecydowanym liderem grupy Junior Rok wydawał się Karol Czepiel, zwycięzca czasówek, biegów kwalifikacyjnych oraz przedfinału. Finał jednak padł łupem Kamila Grabowskiego. To, co w tej kategorii nie



udało się Czepielowi, przypadło w udziale zwycięzcy kategorii Senior Rok. Franciszek Palmirski zgarnął wszystko, co było do zgarnięcia, i stanął na najwyższym stopniu podium.

Rywalizację uzupełniły pojedynki w kategorii Shifter Rok. Podobnie jak w przypadku Senior Rok, tak i w tej kategorii był to swoisty teatr jednego aktora – Igor Lejko każdy wyścig kończył z ogromną przewagą nad resztą stawki, nie pozostawiając wątpliwości, kto zasłużył na zwycięstwo.

Kolejna runda serii Rok Cup Poland odbędzie się na torze w Starym Kisielinie koło Zielonej Góry w dniach 18-19 maja. Najlepsi uczestnicy awansują do światowego finału rozgrywek, który zostanie rozegrany na włoskim torze Lonato.

Zwycięzcy 1 rundy Rok Cup Poland:

Baby Rok

1. Marek Piórkowski

2. Iwo Beszterda
3. Rafał Paprota
4. Lev Krutogolov
5. Maksymilian Rafalik

Mini Rok

1. Jerzy Glac
2. Franciszek Czapla
3. Maciej Gładysz
4. Piotr Czaja
5. Bartosz Grzywacz

Junior Rok

1. Kamil Grabowski
2. Karol Czepiel
3. Gustaw Wiśniewski

4. Olaf Tyrakowski
5. Jakub Rajski

Senior Rok

1. Franciszek Palmirski
2. Kacper Nadolski
3. Hubert Kowalczyk
4. Michalina Sabaj
5. Marcin Zając

Shifter Rok

1. Igor Lejko
2. Daniel Zając
3. Mikołaj Sieradzki
4. Adrian Sieradzki
5. Dawid Gawin



Karting: Rotax Max Challenge Poland 2019

OPR: MACIEJ RZOŃCA
ZDJĘCIA: SERWIS PRASOWY

Osiemdziesięciu zawodników ze wszystkich kategorii wiekowych przystąpiło do pierwszej rundy sezonu 2019 ROTAX MAX CHALLENGE POLAND rozegranej na torze wyścigowym Poznań. (Również i w tym cyklu sponsorem strategicznym wyścigu od dwóch lat jest PKN ORLEN, który co roku wspiera młodych kierowców, nominując kilkunastu z nich do Akademii ORLEN Team.



Jako pierwsi na torze pojawili się kierowcy klasy JUNIOR MAX. Od samego startu o pierwsze miejsce zaciekle walczyli Dawid Maślakiewicz i Tymofii Havrylets. Osta-

tecnie zwycięsko wyszedł z niej Maślakiewicz, a na podium znalazł się również Igor Drożyński, który w finale na moment odebrał prowadzenie Maślakiewiczowi.

Najliczniejszą, a zarazem najmłodszą klasą pucharu okazała się MICRO MAX. W półfinale prym wiodła dwójka liderów – ostateczny zwycięzca Juliusz Ociepa i Franciszek Belusiak.



Emocjonująca walka toczyła się o trzecią pozycję pomiędzy Iwo Beszterdą, Franciszkiem Lasotą i Rafałem Paprotą, którzy tasowali się co okrążenie, ale ostatecznie najszybszym z nich okazał się Beszterda. Liderzy półfinału utrzymali swoje miejsca również w finale, natomiast pierwszą trójkę przez większość rajdu uzupełniali Beszterda i Klaudiusz Nykiel. Ostatecznie skuteczny atak na ostatnim okrążeniu Łukasza Grabowskiego pozwolił mu znaleźć się na podium.

Kolejni na linii startowej ustawili się kierowcy kategorii SENIOR MAX. Bezspornym zwycięzcą rundy i obu biegów został Jakub Kolasa. Na miejscu vice-lidera aż do finału utrzymywał się Karol Kręt, w finale wyprzedził go jednak Wiktor Żyliński. Trzecie miejsce przypadło w pierwszym biegu Robertowi Schopianowi, a w finale najszybszą trójkę zamknął Tymoteusz Książdz.

W MINI MAX zwycięstwo w obu biegach zanotował na

swoim koncie Kacper Turoboyski. Świetną dyspozycję zaprezentował także Rostislaw Kostyna, który był drugi pierwszego dnia i trzeci drugiego. Trzecie miejsce w półfinale wywalczył Maksym Burczenik, a finałowym wiceliderem został Maksymilian Obst.

Najbardziej doświadczoną stawkę stanowiły kategorie DD2 MAX i DD2 MASTERS. W finale doskonałe tempo Murańskiego (MASTERS) pozwoliło mu objąć prowadzenie nad dwójką kierowców DD2 MAX i sięgnąć po zwycięstwo. Bielecki i Janczewski zameldowali się na mecie tuż za nim.

Tegoroczny cykl ROTAX MAX CHALLENGE składa się z 6 rund. Kolejna z nich odbędzie się w dniach 23-25 maja na torze w Bydgoszczy. Będzie to kolejna okazja do zobaczenia w akcji młodych kartingowców i być może przyszłych zawodników Formuły 1 – to właśnie od kartingu swoją karierę zaczął Robert Kubica, kiedy w wieku

10 lat zdobył swoje pierwsze mistrzostwo Polski w tej dyscyplinie.

Zwycięzcy 1 rundy ROTAX MAX CHALLENGE POLAND:

125 Micro Max

1. Juliusz Ociepa
2. Franciszek Belusiak
3. Łukasz Grabowski
4. Iwo Beszterda
5. Lev Krutogolov

125 Mini Max

1. Kacper Turoboyski
2. Maksymilian Obst
3. Rostislaw Kostyna
4. Maksym Burczenik
5. Karol Kamiński

125 Junior Max

1. Dawid Maślakiewicz
2. Igor Drożyński
3. Tymofii Hawrylets
4. Jan Józwiak
5. Gustaw Wiśniewski

125 Senior Max

1. Jakub Kolasa
2. Wiktor Żyliński
3. Karol Kręt
4. Tymoteusz Książdz
5. Robert Schopian

125 Max DD2

1. Sławomir Murański
2. Kacper Bielecki
3. Sebastian Janczewski
4. Kyryło Biryuk
5. Daniel Fickowski

125 Max DD2 Masters

1. Sławomir Murański
2. Kyryło Biryuk
3. Tomasz Wilczyński
4. Jan Paluch
5. Marek Zbigniew

Otwarcie w Słomczynie

TEKST: MIROSŁAW RUTKOWSKI
ZDJĘCIA: AUTOR, PAWEŁ BIELAK

Tak mocną i liczną stawkę kierowców, a także tak wielu kibiców ostatnio na tym obiekcie widziałem przed laty w czasie Mistrzostw Europy. Przez dwa dni nie brakowało najważniejszego; sportowej rywalizacji i związanych z nią emocji. Świetne otwarcie tegorocznych mistrzostw Polski w rallycrossie w Słomczynie.



Po latach stopniowego wędnięcia tej dyscypliny zawodnicy postanowili wziąć sprawy we własne ręce. Łukasz Zoll, Krzysztof Skorupski i Piotr Kempa powołali spółkę RC Promotor, podpisali stosowną umowę z Polskim Związkiem Motorowym i, niejako na nowo, stworzyli krajowy rallycross. Chwilę

później zawodnicy związani zawodowo z firmą oponiarską Opono, a sportowo z torem w Toruniu, powołali do życia rozgrywki pucharowe, a w 2017 roku, dość niespodziewanie, zastąpili promotora mistrzostw Polski w rallycrossie. Od tego momentu championat oficjalnie nosi nazwę Opono Mistrzostwa Polski w Rallycrossie,

a Opono SA jest tytularnym sponsorem mistrzostw. Prezes zarządu, Dariusz Topolewski ma powody do dumy, inwestycja w rallycross okazała się sukcesem, ponad 100 kierowców na starcie 1. tegorocznej rundy, kilkanaście tysięcy kibiców i wspiane wydarzenie sportowe jest tego potwierdzeniem. Żeby jednak nie było tak słodko, sam →→



Rallycross ze swej natury jest dyscypliną kontaktową, nikt nie oszczędza lusterek, lakieru czy zderzaków. To sprawia, że każdy wyścig jest atrakcyjnym widowiskiem, wszyscy doceniają sportową, ale zaciętą i wyrównaną walkę o pozycję. Zawod-



prezes jest również zawodnikiem i wraz z Marcinem Gagackim startują w barwach Opono w najbardziej prestiżowej kategorii SuperCars. Możliwy jest więc konflikt interesów, główny sponsor i współorganizator (Stowarzyszenie Opono Motorsport) to podmioty zależne od zawodników. Ten fakt może niepokoić w sytuacji, gdy przebieg zawodów i podejmowane przez organizatorów decyzje są korzystne dla kierowców Opono. W paddocku nietrudno usłyszeć, że wolno im więcej. Takie podej-



zenia są krzywdzące i dla ekip sędziów, i dla osób pracujących przy organizacji zawodów, i dla zawodników, szkodzą też samej dyscyplinie. Trudno jednak oczekiwać, że wątpliwości nie będzie.

nikom też większą satysfakcję daje zwycięstwo po wyrównanych i trudnych akcjach. Jest walka, są emocje. O to, aby granice fair play nie zostały przekroczone dbają sędziowie, decydując w czasie każdego biegu



o karach czasowych lub wykluczeniach winnych. To wielce trudne zadanie, bowiem nie raz dopiero po analizie wielu zapisów video okazuje się, że było inaczej, niż się początkowo wydawało.

Od początku walkę o mistrzostwo Polski w SuperCars kierowcy Oponeo przegrywają z Tomaszem Kucharem. Od dawna iskrzy przede wszystkim między Kucharem, a Gagackim. Ten pierwszy wykorzystuje ogromne doświadczenie rajdowe, ten drugi pragnie ograć utytułowanego rywala, obaj ambitni, obaj dysponują świetnie przygotowanymi samochodami. Od początku w tej konfrontacji zwycięzcą jest Tomasz Kuchar, Marcin Gagacki musiał zadowolić się dwoma tytułami wicemistrzowskimi, a Dariusz Topolewski raz był trzeci, raz czwarty w klasyfikacji końcowej sezonu. Mają więc sportowe porachunki do wyrównania. Iskrzyło już w ubiegłym roku,

iskrzyło i w Słomczynie. Ostatecznie w biegu finałowym po bardzo konkretnym zderzeniu mistrz i wicemistrz wylądowali w żwirowej pułapce bezpieczeństwa. Tomasz Kuchar po manewrze Marcina Gagackiego nie miał szans uniknąć wypadku, w mojej ocenie wina jest oczywista. Mam nadzieję, że to efekt emocji i ferworu walki, a nie chęć wyeliminowania rywala. W sumie zniszczenia

wyczynowych aut są niemałe, a koszty naprawy – ogromne. Na szczęście znakomicie zareagowała obsługa toru gasząc Polo Gagackiego.

Bardzo niepokojące były opinie większości osób obecnych na torze; incydent powszechnie uznawano za celowy faul Kuchara, w skrajnym przypadku padła sugestia odebrania licencji sportowej. Oliwy →→



do ognia dodała dyskredytująca rywala i jego zachowanie wypowiedź Marcina Gagackiego. Z kolei Tomasz Kuchar wyjaśniał, iż nie mógł uniknąć uderzenia rywala, który (wbrew wcześniejszym ustaleniom z sędziami po analogicznych sytuacjach) zablokował tor jazdy. Po zawodach w mediach społecznościowych ukazało się sporo nagrań, na podstawie których każdy może samodzielnie ocenić zdarzenie. Spodziewam się, że gdy już opadną emocje zdarzenie zostanie uznane za incydent bez wskazania winnego. Niemniej w SuperCars szykuje się kosztowny i bogaty w wydarzenia sezon. Oby tylko kończyło się jedynie na uszkodzeniach samochodów. W pierwszej rundzie w grupie SuperCars triumfował Maciej Cywiński (Citroen C4, FlatOut Rallycross Team) przed Dariuszem Topolewskim (Ford Fiesta, Oponeo) i Mariuszem Nowocieniem (Ford Fiesta, Oponeo)

Incydent po zawodach tak komentowali obaj uczestniczący w nim kierowcy:

Marcin Gagacki: - *Z mojej perspektywy to wygląda tak, że ktoś bardzo nie chciał abym wygrał i to nie jest fajne. Uważam, że kiedy Tomek wygrywa, to wtedy postrzega sytuację w ciepłych barwach i potrafi się wypowiadać o konkurentach w samych superlatywach, ale jak ma rywali ramię w ramię, to niestety zapomina, że jest jeszcze coś takiego jak walka fair play. Teraz w finale nie potrafił pogodzić się z tym, że go wyprzedzałem i dostałem takie uderzenie, że aż mi się silnik zapalił. Ja będę jeździł fair do samego końca, ale jeśli Tomek*

chce prawdziwego rallycrossu, to go dostanie. Osobiście nie podoba mi się jednak taka jazda – można się przepychać, można się obcierać, zwłaszcza że jazda takimi szybkimi samochodami nie jest łatwa i błędy się zdarzają. Tego typu sytuacje można jednak przyjąć na klatę, ale takiego „strzała” jak dzisiaj to nie dostałem nigdy wcześniej.

Tomasz Kuchar: - *Co do kolizji z Marcinem, to wczoraj rozmawialiśmy między sobą, a także z Zespołem Sędziów Sportowych o tym, że jeżeli inny kierowca wejdzie Ci „pod rękaw” choćby na długość zderzaka to już nie możesz próbować się bronić i zmieniać linii jazdy, a musisz zostawić mu miejsce. Uważam, że Marcin Gagacki zagrał dziś dokładnie w taki sam sposób – nie znalazł się całkiem przede mną, ale zaczął skręcać i zamknął mi drogę. W dodatku wyjaśnialiśmy to z sędziami na prośbę Marcina, bo ja podobnie zrobiłem wczoraj, ale nie skończyło się tak poważnie. Uważam, że Marcin powinien dostać za to karę, tak jak wczoraj powiedziano mi, że ja powinienem był dostać karę. Poza tym*

myślę, że będzie dużo emocji przez cały sezon, bo w grupie SuperCars jest spore napięcie. Jeżeli tak będą wyglądały wszystkie rundy, to po pierwsze będzie bardzo emocjonująco, po drugie bardzo drogo, a po trzecie bardzo niebezpiecznie. Zobaczymy z jakim skutkiem na koniec sezonu.

SuperCars Light

Oczywiście najmocniejsze samochody grupy SuperCars dostarczają najwięcej emocji, ale w walce liczyli się jedynie zawodnicy dysponujący najszybszymi, a więc bardzo, bardzo kosztownymi samochodami. W rozpoczętym właśnie sezonie organizator stworzył możliwość rywalizowania w ramach tej grupy kierowcom dysponującym nieco mniej kosztownym sprzętem powołując do życia klasę SuperCars Light. Znakomity pomysł, w tej klasie wystartowało 11. kierowców, w wyrównanej rywalizacji zwyciężył Robert Czarnecki (Mitsubishi Lancer, Czarnecki RX) przed Bartoszem Idźkowskim (Mitsubishi Lancer, DTK





Racing Team Poland) i Mariuszem Nowocieniem (Ford Fiesta, Oponeo). →→





łach zwycięzcą został Łukasz Grzybowski (Auto Lisia RX Team). Drugie miejsce w zawodach – dzięki punktom z kwalifikacji – zajął Szymon Jabłoński (FlatOut Rallycross Team), z walki o zwycięstwo wyłączyła go awaria samochodu i wyścig finałowy ukończył na czwartym miejscu. Piotr Budzyński i Krzysztof Mencil w finale zajęli drugie i trzecie miejsce, po zsumowaniu punktów zajęli odpowiednio trzecie i czwarte miejsca w klasyfikacji zawodów.



SC Cup

Cztery panie i trzydziestu siedmiu panów rywalizowało Fiatami Seicento w grupie SC Cup. A jeszcze nie tak dawno tylu kierowców stawało do walki we wszystkich klasach. Zawodnicy w najmniejszych samochodach dostarczyli widzom nie lada emocji. Była walka bok w bok, były zwiedzania poboczy, były loty kołami do góry... Po zaciętej walce w czterech rundach kwalifikacyjnych, półfinałach i fina-





RWD Cup

Za najbardziej widowiskową grupę uważa się klasę RWD Cup, gdzie kierowcy rywalizują w samochodach tylnonapędowych. Tu każdy zakręt, to poślizg; na asfalcie rozpaczliwy lament opon, na szutrze tumany kurzu. Sporo emocji dostarczyły wyścigi kwalifikacyjne, jednak najciekawsze zdarzenia miały miejsce w półfinałach. W pierwszym było w miarę spokojnie, do finału awansował Igor Sokulski (Pit Stops), przed Pawłem Koneckim (DC Team Rallycross) i Wikto-rem Mączkowskim. W kolejnym, dosłownie 150 metrów po starcie, nastąpiła seria koli-

zji i w zamieszaniu ucierpiał auto całej szóstki półfinalistów. Wygrał Andrzej Skrzek, drugi był Jerzy Bieńkowski (Oponeo) w mocno poobijanym aucie, a do finału dostał się także trzeci Łukasz Światowski. W finałowej rozgrywce najlepiej startował Igor Sokulski i w pierw-

szy łuk wpadł o dwie długości samochodu przed rywalami. Start nieco przespał Łukasz Światowski i już na drugim kółku zdecydował się na jokera, a następnie tak skutecznie odra-biał straty, że zdobył i utrzymał drugie miejsce. Prowadzącemu Sokulskiemu przytrafiły się co



prawda drobne błędy, ale finalnie kierowca czerwonego BMW niezagrożony dowiózł zwycięstwo do mety. Puchar za trzecie miejsce odbierał Andrzej Skrzek (DC Team Rallycross). W klasyfikacji zawodów podium zajęli Igor Sokulski, Andrzej Skrzek i Łukasz Światowski





Grupa SuperNational

W grupie SuperNational sytuacja jest nieco skomplikowana. Rywalizują tu kierowcy dysponujący samochodami z napędem na jedną oś i z silnikami do 1600 cm, do 2000 cm i powyżej 2000 cm pojemności silnika, zależnie od pojemności silnika jeżdżą odpowiednio z numerami 3xx, 2xx i 4xx. W klasyfikacji grupy punkty zdobywają wszyscy, dodatkowo prowadzona jest klasyfikacja w klasach. W kwalifikacjach i wyścigach finałowych jeżdżą wszyscy razem, stąd pewna dezorientacja mniej zorientowanych obserwatorów. Pierwsze biegi kwalifikacyjne pokazały układ sił w tej kategorii i zapowiadały domina-

cję kierowców w samochodach z napędem na przednie koła. Najlepsze czasy okrążeń toru w Słomczynie notowali Robert Mazurkiewicz (Renault Clio, AutoMax Motorsport), Rafał Berdys (Suzuki Swift, Oponeo), Tomasz Łoza i Damian Litwinowicz (obaj w Hondach Civic). Do porozumienia ze swoim nowym samochodem, tylnonapędowym Audi A1, nie mógł dojść Łukasz Zoll (Pit Stops), który notował rezultaty poniżej swoich oczekiwań i możliwości. Finalnie kwalifikacje na swoje konto z dużą przewagą zapisał Damian Litwinowicz, któremu odpadło dwóch groźnych rywali – Rafała Berdysa i Roberta Mazurkiewicza poko-

nały bowiem awarie. Zwyżkę formy względem poprzedniego sezonu pokazał kierowca pod pseudonimem Halk, który zajął drugą lokatę. Czołowa dwójka kwalifikacji triumfowała także w swoich półfinałach. Do finałowego biegu grupy SuperNational awansowali Damian Litwinowicz, „Halk” (BMW E36 RX, FlatOut Rallycross Team), Tomasz Łoza, Łukasz Dąbrowski (Honda Civic), Łukasz Tyszkiewicz (Opel Astra) i Michał Genstwa (Seat Ibiza). Do walki w finale najlepiej „zebrał się” „Halk” w bardzo mocnym BMW. Jadący za nim rywale z trudem zmieścili się w pierwszym zakręcie. Litwinowicz zaciekle ścigał prowadzącego i na trzecim okrążeniu dopiął swego, wyprzedził rywala, a chwilę po tym BMW byłego lidera odmówiło posłuszeństwa. W bardzo trudnej rywalizacji świetnie sobie poradził Łukasz Tyszkiewicz i zdobył drugie miejsce, jako trzeci finiszował też znakomicie jadący Tomasz Łoza.

Kompletne wyniki można znaleźć tu: <https://wyniki.motorezults.pl/pl/2019/Rallycross/MP>



BRAYT®

NOWOŚĆ!



Warszawa: Marek Muchowski +48 692 427 491; m.muchowski@troton.com.pl
Poznań: Grzegorz Szewczuk +48 602 712 435; g.szewczuk@troton.com.pl
Gliwice: Tomasz Mezyk +48 664 434 885; t.mezyk@troton.com.pl
Gdańsk: Tomasz Grzendzicki +48 664 434 988; t.grzendzicki@troton.com.pl
Kraków: Grzegorz Bieniek +48 664 435 877; g.bieniek@troton.com.pl
Kraśnik: Krzysztof Smoliński + 48 668 811 122; k.smolinski@troton.com.pl



TROTON®

TROTON Sp. z o.o. Ząbrowo 14 A, 78-120 Gościno
tel./fax +48 94 35 126 22 www.troton.com.pl e-mail:troton@troton.com.pl

Wydarzenia i rocznice: kwiecień 2019

Kalendarium pod redakcją Macieja Rzońcy

125 lat w motorsporcie

W 1894 roku odbył się pierwszy w historii wyścig samochodowy. Trasa wiodła z Paryża do Rouen i liczyła 126 km. W zawodach liczył się nie tylko najkrótszy czas przejazdu, ale także niezawodność pojazdu, komfort jazdy i bezpieczeństwo. Z tego względu, chociaż najszybciej trasę pokonał Jules-Albert de Dion w parowym pojeździe własnej konstrukcji, to za zwycięskie uznano dwa samochody sygnowane markami Peugeot oraz Panhard & Levassor. Istotne jednak było to, że obydwa wyposażone zostały w silniki Daimlera („Systeme Daimler”) - dwunastocylindrowy silnik V, który został zbudowany we Francji z licencją zgodnie z pierwotnymi planami Gottlieba Daimlera. Podobny



sukces odniósł niemiecki producent w wyścigu Paryż – Bordeaux – Paryż (1895). W ten sposób rozpoczęła się – licząca właśnie 125 lat – historia sportów samochodowych w Mercedes-Benz.



Niemiecki producent zawsze uznawał ogromną rolę sportów samochodowych w rozwoju firmy i ogólnie motoryzacji. W związku z tym starał się brać udział (na ogół ze świetnymi rezultatami) we wszystkich znaczących wyścigach pierwszych dekad XX wieku. Mercedesy wygrywały w Nicei (Nice Week) w latach 1901-03. Grand Prix Francji w 1908 roku wygrywa Mercedes 140 PS przed dwoma samochodami wyścigowymi Benz.



Zwycięzca Christian Lautenschlager musiał podczas tego wyścigu aż 22 razy dokonać wymiany opony. W 1909 roku Benz 200 PS stał się prawdziwą gwiazdą przekraczając prędkość 200 km/godz, zyskując przydomek „Blitzen Benz” (Błyskawiczny Benz). We Francji osiągnięto wiele innych znaczących sukcesów, takich jak zwycięstwo DMG w Grand Prix

w Dieppe lub historyczne potrójne zwycięstwo Daimlera-Motoren-Gesellschaft na Grand Prix w Lyonie w 1914 roku – do dziś jedno z największych zwycięstw w sporcie motorowym.

W tamtych latach samochody wyścigowe tego producenta były malowane na białą. Jednak podczas, wygranego przez Mercedesa, wyścigu →→





Targa Florio na Sycylii samochody były przemalowane na czerwono. Powód był prosty – chodziło o to, by zmylić włoskich kibiców, którym zdarzało się obrzucać kamieniami białe pojazdy konkurencji.

W latach 30-tych XX wieku rozpoczyna się era „Srebrnych Strzał”. Mercedes, chcąc zaoszczędzić na masie swych samochodów wyścigowych, zrezygnował całkowicie z ich malowania pozostając przy czystym, polerowanym metalu karoserii. Trwa ona (z przerwą na II wojnę światową)

do połowy lat 50-tych. Legenda „Silver Arrow” zaczyna się od samochodu wyścigowego Mercedes-Benz W 25 Grand Prix. Po modelu W 25 firma wysłała do zawodów W 125 (1937), W 154 (1938 i 1939) oraz 1,5-litrowy „Voiturette” samochód wyścigowy W 165 (1939).

Oprócz zwycięstw w wyścigach, Mercedes-Benz inspirował się również licznymi rekordami prędkości. W styczniu 1938 r. Rudolf Caracciola ustanowił rekord prędkości na drodze publicznej dzięki dwunastocylindrowemu modelowi W 125, osiągając 432,7 km/godz!

Po drugiej wojnie światowej Mercedes-Benz powrócił do sportów samochodowych w 1952 roku modelem 300 SL (W 194), który stał się bazą do bardzo udanego i popularnego „cywilnego” W 198.

Sezon 1955 należy do najbardziej udanych w historii marki. W Formule 1 Juan Manuel Fangio wygrywa drugie Mistrzostwa Świata z rzędu prowadząc model W 196 R. Z kolei używając odmiany 300 SLR (W 196 S), marka ze Stuttgartu wygrała World Sportscar Championship. Do kompletu dołożyli się jeszcze Stirling Moss oraz Denis Jenkinson wygrywając słynny wyścig Mille Miglia.

Po wspomnianym sezonie 1955 Mercedes-Benz, będąc wówczas u szczytu sukcesu, wycofał się z Formuły 1 i innych serii wyścigowych wspierając jednak prywatne zespoły, które używały w zawodach samochody tej marki.

Ważnym wydarzeniem stało się założenie w 1967 roku przez Hansa-Wernera Aufrecha oraz Erharda Melchera biura inżynierskiego





AMG, które wyspecjalizowało się w tuningowaniu Mercedesów – zarówno tych do zwykłego użytkowania, jak i do celów sportowych.

Powrót Mercedesu do sportów samochodowych (jako producenta) nastąpił w 1985 roku, kiedy to zaczął dostarczać swe silniki zespołowi wyścigowemu Sauber, a trzy lata później powstał oficjalny zespół Sauber-Mercedes.

Mnóstwo sukcesów Mercedes odnotował angażując się w bardzo popularną w Niemczech serię wyścigową Deutsche Tourenwagen Meisterschaft (później Masters) (DTM). Do końca sezonu 2018 Mercedes-Benz, jako producent, dziesięciokrotnie sięgnął po mistrzowski tytuł oraz kolejne dla kierowców i zespołów.



Ponowne zaangażowanie marki Mercedes-Benz w Formule 1 datuje się od sezonu 1994. Początkowo partnerem jest zespół Sauber, a od kolejnego sezonu McLaren. Jednak w 2010 roku – po raz pierwszy – samodzielnie przystępuje do walki w F1, tworząc zespół Mercedes-AMG Petronas Motorsport. Od 2014 roku do dzisiaj zespół ten jest niepokonany dając mistrzowskie tytuły swoim kierowcom (Nico Rosberg oraz Lewis Hamilton) a także zdobywając pięć z rzędu tytułów Mistrza Świata w klasyfikacji Konstruktorów.

Na koniec warto jeszcze wspomnieć, że w sezonie 2019/20 Mercedes-Benz Motorsport otwiera nowy rozdział w swej historii przystępując po raz pierwszy do rywalizacji w Formule E. ■



WYDAWCA

Motopress Sp. z o.o.
ul. Wronia 45 lok. U2, 00-870 Warszawa

REDAKTOR NACZELNY

Mirosław Rutkowski

DTP

Motopress Sp. z o.o.

ZESPÓŁ I WSPÓŁPRACOWNICY

Rajmund G. Biniszewski, Tomasz Ciecierzyński, Grzegorz Chmielewski, Andrzej Dąbrowski, Jerzy Dyszy, Andrzej Glajzer, Mariusz Leśniewski, Anna Lubertowicz-Sztorc, Klaudiusz Madeja, Andrzej Penkalla, Kacper Rutkowski, Maciej Rzońca.

DZIAŁ REKLAMY I PATRONATÓW

Anna Pisarska, 502 627 674, anna.pisarska@bruxmedia.pl

KONTAKT Z REDAKCJĄ

redakcja@motopress-media.pl

DYSTRYBUCJA ANDROID/iOS/WINDOWS

Motopress Sp. z o.o.
ul. Wronia 45 lok. U2, 00-870 Warszawa

Zdjęcie na okładce: Serwis prasowy Orlen, Mirosław Rutkowski



NAPISZ DO NAS: redakcja@motopress-media.pl